

ОГОНЁК

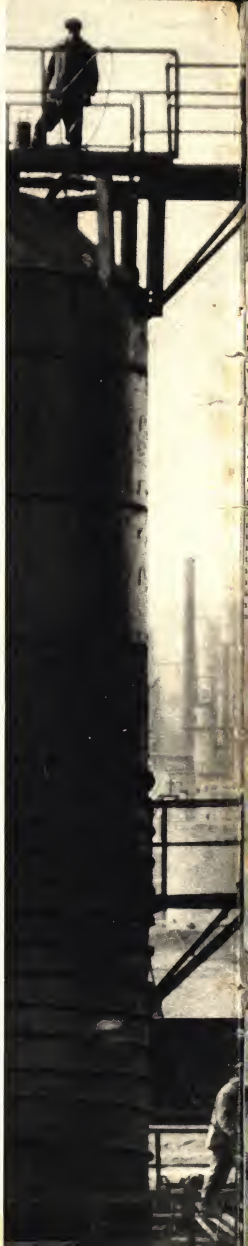
№ 22 МАЙ 1965

ИЗДАТЕЛЬСТВО «ПРАВДА»





Бригадир монтажников П. С. Пугачев.





— Теперь я Черодиченко.



Тещи и свекрови.



По улице идет счастье.



Первое семейное торжество.



Лев 164/2 стр. 1



Цена номера 30 коп.

Индекс 70663



ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!



Исполнилось сто лет со дня основания Первого Интернационала. Этой дате было посвящено торжественное собрание, состоявшееся 28 сентября в Большом театре СССР. Среди присутствующих были руководители партии и правительства, старейшие коммунисты, представители братские коммунистических партий.

Собрание открыл Первый секретарь ЦК КПСС, Председатель Совета Министров СССР товарищ Н. С. Хрущев. В своей речи он сказал:

«Отмечаея столетие Первого Интернационала, мы, советские коммунисты, призываем все братские партии, все революционные силы теснее сомкнуть ряды, преодолеть все трудности, сплотиться под знаменем марксизма-ленинизма во имя торжества дела рабочего класса, в интересах абсолютного большинства человечества».

С докладом «Пролетарский интернационализм — революционное знамя нашей эпохи» выступил секретарь ЦК КПСС товарищ Б. Н. Пономарев.

На снимке: В президиуме торжественного собрания, посвященного 100-летию Первого Интернационала.

Фото А. Лапина и А. Пахомова.



29 сентября в Советский Союз с дружеским визитом прибыл Президент и Премьер-Министр Республики Индонезии доктор Сукарно.

Москва тепло встретила гостя из Индонезии.

Доктор Сукарно нанес в Кремле визиты Председателю Совета Министров СССР Н. С. Хрущеву и Председателю Президиума Верховного Совета СССР А. И. Микояну.

Фото А. Гостева.



ЕЩЕ О ГЕРМАНИИ

Красоты и наряды в эти дни города и села демократической Германии. Страна в самом расцвете юности, как будто еще пятидесятилетие. Слово на необычайный парад выстроились ковыле заводы-гиганты, университеты, дворцы культуры, разнообразные жилые дома. Улицы Владимира Ленина, улицы Эрнста Тельмана, улицы Вильгельма Пика...

И сама праздничная, самая торжественная атмосфера сегодня, конечно, на главной улице республикан — на проспекте Карла Маркса. Эта красноватая улица Берлина простинулась почти на пять километров — прямая, как стрела, широкая, как площадь, молодая, как само немецкое государство. Карл-Маркс-алле — первая социалистическая улица ГДР, в строительстве которой принимали участие два миллиона добровольцев со всех концов страны. Отсюда началось обновление столицы, потом всей страны. Новая история Германии делала по этой улице свои первые шаги.

Построить совершенно законсервацию, что именно здесь, на Карл-Маркс-алле, открыла сегодня выставка, которая сразу, как широко-распахнутое окно, дает увидеть все грандиозные достижения ГДР за 15 лет.

Трудно сказать, что производит на выставке самое большое впечатление. Может быть, цифры и диаграммы, свидетельствующие о гигантском развитии промышленности: ГДР почти на пустом месте создала за 15 лет свою металлургическую базу, рынок девиала вперед машиностроение, электротехнику, химию, короче говоря, вошла в первый десяток индустриальных стран мира.

Может быть, что макеты возрожденных и обожженных городов: востанки из руин древний Дрезден, реконструированный портворт Ростоки, Наймбридбург и многие другие.

Может быть, на макеты посетителя выставки производит самое сильное впечатление груды сельскохозяйственной продукции. Ведь совсем недавно страна переживала известные трудности, связанные с переходом деревни и колхозников к хозяйству. Теперь эти трудности позади, и ЛПХ (сельские кооперации) быстро набирают силу.

Может быть, наконец, посетителя выставки радуют больше всего успехи ГДР в развитии национальной культуры: тридцать новых университетов и институтов, миллионы театров, нини, 7 тысяч кружков художественной самодеятельности, которые, словно гигантская сеть, заботливо «вылавливают» молодые таланты.

А может быть, — на мой взгляд, это именно так — самое большое впечатление производит люди. Люди, каких на меня не могла знать новая Германия. За последние годы в стране выросло совершенно новое поколение людей. Целиком определились слова, записанные в программе СЕПГ: строя социализм, трудящиеся ГДР не только перестраивают материальные и культурные условия своей жизни, но и самих себя...

Одни из многих тысяч — так написано на выставке над портретом рядового рабочего, который за годы республикан вырос в руководителя крупного предприятия. Другой портрет: «взращивание мясной субстанции, хозяин небольшой лавочки, овладевший одной из сложнейших технических профессий и стал изобретателем. Деревенская девушка пришла на завод с начальным образованием, училась по вечерам, те-

перь в ее послужном списке десяток рационализаторских предложений, пришедших стране миллионною экономиию. Вернер Гаршич в 1949 году был инженером. На фотографии он символически поднимает первую дощину металлургического завода. Топер Гаршич Гаршич — ведущий инженер на этом заводе. Вырос завод за пятнадцать лет, вырос и Вернер Гаршич. Но возможности для роста у них, конечно, далеко не исчерпаны.

Рационализаторы, изобретатели, лауреаты национальных премий, ученые, депутаты Народной палаты — вот оно, новое поколение немцев. Среди них есть и коротышки Эрнста Тельмана и соседи молодые коммунисты, поминные люди, познавшие горечь послевоенного плена, и червильные школьники, для которых слова «Молния», «Советский Союз» с раннего детства были синонимами самого дружеского и прекрасного.

Можно что-то не заметить на выставке, пройти мимо какого-то стенда, но нельзя не почувствовать одного!

Социалистическая Германия гордится своими гражданами. Граждане ГДР гордятся своей социалистической родиной. В этом один из самых важных, может быть, самый важный итог пятнадцати лет.

Выходя с выставки как ожеженному Карл-Маркс-алле, уже по-новому читаешь слова, написанные на красном полотнище: «Германия — здесь!»

Вместе с друзьями из берлинского журнала «Восток-пост» я проехал по дорогам республикан несколько сот километров: от Лайпцига до острова Рюгена, от Потсдама, где было подписано соглашение о путях развития послевоенной Германии, до города металлургов Айзенах-Темштада. Побывав в тех местах на Одре, где весной 1945 года закончилась своя боевая путь наша дивизия и куда теперь совсем недавно по нефтепроводу «Дружба» пришла советская нефть...

Эссе издалека как вершинками синих сосен мы увидели гигантский олимпийский фанал. Это было как сон.

Там, где пять лет назад было только лес и сосны, в глухой малонаселенной провинции, около табачного городка Шведт, вырос химический гигант, огромный нефтеперерабатывающий комбинат, с фантастическими контурами труб, башен, печей и цистерн. Его подняли в небо молодые энтузиасты, приехавшие сюда со всех округов по призыву Родины. Первые партии строителей жили в палатках, морщили лес, превозмогая жару и холод, перелом с продовольствием к нехватке воды. Тогда эту удивную стройку в Шведте народ называл «молодежной стройкой», «стройкой молодых энтузиастов».

Потому, увидев фанал над лесом, нам сразу подумалось о пылающем сердце молодежи.

Наша машина приехала на комбинат Шведт, когда большая часть рабочих — недрезники и строители — была на обеде.

— Где тут у нас кантине! — спросил я, употребив немецкое слово, обычное для заводской столовой.

— У нас не кантине, а ресторан, — со спокойным достоинством ответил молодой парень в белом пластырном шлеме.

И действительно, то, что мы увидели, никак не походило на обыч-

ЛЕНИНА
ИГРАЕТ
ШТРАУХ

Польша. Лето 1914 года... Через несколько дней после начала первой мировой войны австрийские мажары арестовали Пика. Владимир Ильич находился в тюрьме в небольшом городке Ивонне. Этот эпизод и положил в основу фильма «Лейка в Польше», который снимала в Потоки-но советский режиссер Сергей Юткевич и польский оператор Ян Лясковский. В совместной постановке «Мосфильма» к творческому объяснению к «Стуком» роль Владимира Ильича играет Маняша Штраух.

Сценарий Е. Габриловича и С. Юткевича построен в форме монолога. Фильм делается односторонне в шести языковых версиях: русской, польской, английской, французской, немецкой и испанской.

Ю. КОНОНЕНКО

ВОЗДУШНАЯ
ЭКСПУРСИЯ
В ПИКА
НАД МОСКВОЙ

В архиве «лагушен русско-го авиации» В. И. Росси-ского сохранился интерес-ная фотография, которая до сих пор не публиковалась. На ней запечатлен видный деятель немецкого и между-народного рабочего и ком-мунистического движения, первый президент ГДР Виль-гельм Пик. История этого символа такова.

Летом 1923 года, когда Вильгельм Пик был в Москве, он выразил желание посетить Россию и увидеть столицу. В небо поднялся самолет немецкого авиатора В. И. Россинский. На борту его двухмоторного самолета находился В. Пик. В. И. Рос-синский сделал на высоте





Рождается самолет...

В 1918 году состоялся первый выпуск отделения АВТУ, выпускавшего специалистов по самолетостроению. В него вошли А. Н. Туполев, Б. С. Стечкин, автор данной статьи и многие другие инженеры, и сейчас успешно работающие в нашей авиационной промышленности.

По решению Советского правительства 1 декабря 1918 года был создан Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ) по главе Н. Е. Жуковского.

А. Н. Туполев был избран заместителем начальника ЦАГИ. В 1922 году при этом институте создается конструкторское бюро по проектированию летательных аппаратов под руководством Туполева.

Так началась научно-конструкторская деятельность Андрея Николаевича. Нужно сказать, что в очень многих случаях его деятельности до сих пор отчетливо проявляется влияние личности и стиля работы Н. Е. Жуковского. Общение с гениальным русским ученым — основателем и руководителем новых направлений в науке и технике — навсегда пришло инженеру Туполеву органическое стремление к прочным связям науки и техники, теории и практики. Николай Егорович стремился привить всем ученикам умение видеть саму физическую суть явления за часто сложным математическим оформлением теоретического решения какой-либо задачи. Таким умением, в полной мере обладавший Андрей Николаевич, что дает ему возможность глубоко проникать в сложные проблемы авиационного двигателя, строения, радиотехники и другие области специальных знаний, которые в своей совокупности и составляют современную авиационную науку.

Перед А. Н. Туполевым, помимо чисто исследовательских вопросов, была поставлена также задача практического самолето- и глосеростроения. Для работ в этой области Андрей Николаевич подобрал себе небольшой коллектив таких же молодых, зарекающих авиационную лётку, каким был он сам.

Сейчас, вспоминая первые работы в области конструирования, немаловажным является той правильной последовательности, осторожности и технической целесообразности, с которой делались первые шаги. В самом деле, в тот период, когда выдвигались заветные чисто изобретательские и фантастические проекты, Туполев для своего дебюта выбирал маленький спортивный самолет и небольшой экспериментальный глосер.

При создании этих первых конструкторских удалось уже тогда осуществить тесную связь научно-исследовательской и лабораторной работы с непосредственной инженерной деятельностью.

В скором времени первенец АНтов появился в воздухе. Это был деревянный АНТ-1 — родоначальник семейства Туполева. За неимением подготовленных рабочих самолет собирали сами конструкторы. Летные испытания также проводил один из них. Весь монтаж

шел в доме, где сейчас помещается Музей Н. Е. Жуковского на улице Радио.

При проектировании этого самолета уже тогда Туполев отметил разделение конструкторов по отдельным агрегатам машины. Таким образом возникали зародки современных конструкторских бригад, которые обеспечили в будущем развитие отечественной конструкторской школы самолетостроения.

По предложению В. И. Ленина, в 1923 году было создано Общество друзей воздушного флота (ОДВФ). В состав руководства набираются К. Е. Ворошилов, В. З. Давидсонский, М. В. Фрунзе, А. Н. Туполев. Перед обществом стояла задача — содействовать самолетостроению, распространять авиационные знания, привлекать молодежь в авиацию. Известно, что одним из первых вступили в общество В. И. Ленин и Н. К. Крупская. Еще и сейчас хранится расписка ОДВФ, что от них в фонд строительства воздушного флота получено шесть червонцев.

Общество друзей воздушного флота собрало средства на постройку аэдромов на Ленин, которая была передана XIII съезду РКП(б) (1 июня 1924 года). В дальнейшем на средства, собранные населением, было построено несколько аэдромов самолетов, в том числе «Ультиматум» (в ответ на ультиматум лорда Керзона), «Наш ответ Чемберлену» и др. Во всей этой большой патристической работе Андрей Николаевич принял самое активное участие.

К этому периоду относится дискуссия: по какому пути должно идти развитие советского самолетостроения? Дело в том, что 20-х годов древесины была главным конструкционным материалом в самолетостроении. С развитием авиации она становится уже непригодной для этих целей. Однако одного, средн ученым не было. Многие авиационные специалисты видели нашу «слабость» в отсутствии легких металлов как основного материала для самолетостроения. «Мы — страна лесная, и самолеты у нас должны быть только деревянные. Алюминия у нас нет, и металлические самолеты для нас экзотическая роскошь», — говорили они. Однако наше конструкторское бюро во главе с А. Н. Туполевым полностью и безоговорочно не только объявило себя сторонником металла, но с тех пор всю свою деятельность подчинило идее металлического самолетостроения.

После весьма длительных дискуссий победила точка зрения, поддерживаемая А. Н. Туполевым: для создания надежных и простых в эксплуатации машин необходимо перейти к целинометаллическому самолетостроению. Однако таинственная база молодой Советской республики не давала такой возможности.

Для освоения постройки металлических самолетов создается комиссия под руководством А. Н. Туполева. Комиссия разработала детальный план внедрения металла в самолетостроение. Металлический самолет начали строить не сразу. Первые работы были посвя-

щены изучению свойств материала, технологии его обработки, изготовлению из него труб, профилей, гофри и т. д. Затем из металла были построены аэросани и глосеры, и на основе их эксплуатации изучались прочностные и коррозионные качества материала. Только после этого был спроектирован и построен первый в нашей стране металлический самолет АНТ-2. Когда приступили к его строительству, то не оказалось ни одного подходящего помещения, было использовано пустое здание. В его стенах прорубили большое окно, через которое был вынесен АНТ-2.

Так из Москвы появился первый металлический самолет. Это произошло 26 мая 1924 года.

Вслед за АНТ-2 в 1925 году создается первый в нашей стране боевой самолет А. Н. Туполева — АНТ-3, или Р-3. Он был полностью изготовлен из металла и принят в вооружение наших Военно-Воздушных Сил.

Успехи советского авиостроения вызвали капиталистический мир. Английский «Аэроплан» писал в 1925 году: «Россия появилась теперь на сцену как держава, обладающая воздушным флотом, считается с теми, которым необходимо всем государствам приглядываться к ней».

В 1926 году с 31 августа по 2 сентября на самолете АНТ-3, названном «Протопарий», летчик М. М. Громов пролетел над Европой, сделав посадки в Кенигсберге, Берлине, Париже, Риме, Вене, Праге, Варшаве. Этот перелет произвел сенсацию в Европе. Чтобы ослабить впечатление, иностранная печать стала распространять слухи, что постройка АНТ-3 — заслуга не только А. Н. Туполева и его коллектива, но и участия зарубежных конструкторов, работающих в СССР.

А в августе 1927 года на таком же АНТ-3 под названием «Наш ответ летчику С. А. Шестакову» пролетел по маршруту Москва — Тонин — Москва, покрав 22 тысячи километров за 153 летних часа.

На Первомоском празднике 1929 года москвичи и зарубежные гости познакомились с известным впоследствии самолетом АНТ-9. Он стоял на Красной площади возле храма Василия Блаженного, сверкая металлической гофрированной обшивкой. И. М. Громов на этом самолете под названием «Крылья Советов» появлялся над Берлином, Парижем, Римом, Лондоном, Варшавой. Вся советская и мировая пресса была полна восторга и похвал в адрес конструктора, летчика и самолета.

Вскоре в воздухе появляется АНТ-4 «Страна Советов». На нем осенью 1929 года экипаж С. А. Шестакова совершает перелет из Москвы в Нью-Йорк через Сибирь, Дальний Восток и большую часть Северной Америки. Из



Новый турбореактивный самолет ТУ-154 скоро появится на пассажирских трассах страны.

Генеральный конструктор А. Н. Туполев, заместитель К. В. Мининер, Л. Л. Кербер, С. М. Мегер, А. А. Архангельский, А. Р. Бонин.





Брумелли встречали гостя на Шереметьевском аэродроме.

Привет, Джон!



Мат последние приготовления к тренировке.



А. КОЛОДНЫЙ, А. БОЧИННИН

Мы не будем представлять наших героев. В этом нет никакой надобности. Кто не знает Джона Томаса и Валерия Брумелли? Вот уже пятый год на радость любителей спорта они вынашивают свои отношения где-то на высоте тысяч педини, надежды рад думать, не выше головы не прыгнешь.

Да, мы привыкли видеть Томаса и Брумелли в Совхозах достижений майях и циповых — в секторе для прыжков в высоту. Здесь они соперники, а не конкуренты. Так их и считают почитатели «Королевы спорта». И, пожалуй, мало кто знает, что, надев костюм и галстук, эти два покорителя высоты становятся самыми настоящими друзьями.

Дружба эта особая, бесполовая. Ведь успех одного обязательно приносит огорчение другому. Но каждый из них умеет радоваться не только своим успехам, и потому соперники остаются друзьями. Нам довелось убедиться в этом, провели со спортсменами три дня.

«Бостонский вундеркинд» приземлился в Шереметьевском аэропорту. Джон Томас прервал не на соревнования, как это бывало раньше. Он прибыл в гости к своему «сопернику номер 1», чтобы вместе с ним принять участие в съемках фильма о советском спорте, которые ведет американская телевизионная компания «Нейшнл бродкастинг систем» при содействии агентства «Нюсти».

Был поздний вечер, но друзья не спешили расставаться. У Томаса за эти месяцы было много затруднений. Вернувшись из Токио, он узнал, что потерял работу, так как хозяева не устраивали его частые разъезды. К тому же пришлось лечь на операцию аппендицита. Эти

сча в гостинице. И неизвестно, когда бы он завернулся, если бы не частые напоминания жены Брумелли Марьяны о том, что пора дать гостю возможность отдохнуть с дороги и что завтра предстоит много дел.

А дел действительно предостало немало. С утра они отправились на дачу, где Томас встретился с тренером своего соотечественника Владимиром Дычновым и с друзьями Брумелли по спортивной команде. Они вспоминали Томасу, говорили о Мюнхене. Потом наступило обеденное время. Все привыкло «хлопотать вокруг стола», и тут выяснилось, что Валерий не все знает о своем друге. Оказывается, Томас любит стриптиз. Такое довольно редное для мужчины увлечение сам Джон объясняет тем, что он пока холост. Его успехи в поворском искусстве оценивает лишь любимая обещая, по имени Пинги.

За обедом друзья договорились провести совместную тренировку. Она состоялась на следующий день на стадионе Государственного центрального института физкультуры. Томаса особенно интересовала методика тренировок Валерия, и он получил самые исчерпывающие сведения по этому вопросу.

Прямо со стадиона легковушки отправились домой и режиссёру мира. За чайной кофе они говорили о любимом спорте и о перспективах прыжков в высоту. Валерий достал альбом, снимки которого зафиксировали все их предыдущие подвиги. Счет встреч на высшем уровне пока 10:1 в пользу Брумелли. Но гости нисколько не обеспокоены на хвосте дома.

Ход беседы прерывался появлением самого младшего представителя семейства Брумелли — полуторагодовалого Александрия. Папа знакомит сына с гостем, и между ними завязывается оживленный разговор. Проводит Брумелли-старший.

Знакомство с Брумелли-младшим ничтожно, тем, что Томас попросил разрешения поцеловать ребенка. Мама его из присутствующих жюри в успех этой операции, но Джон оказался за прекрасным парикмахером.

Друзья прощались, чтобы снова встретиться в конце июля. Ведь на сей раз матч легковиков СССР и США состоится в Советском Союзе.

Томас в роли парикмахера.

Забавные МЕЛОЧИ



ПРАДЕД НЫНЕШНИХ ТЕЛЕВИЗОРОВ

Перед вами на фото телевизор, выпущенный в 1936 году. Его сконструировал англичанин Джон Бард.



ДОБРОДУШНЫЙ ЦАРЬ ЗВЕРЕЙ

В илетну льва Негуса, популярного обитателя зоопарка в городе Маастрихте (Нидерланды), посадили четырех молодых бульдогов. Негус быстро привык и носился и не стал замечать их проказы. Сторона зоопарка теперь входит в илетну, боится за царя зверей, а четырех озорников.



МАЛЕНЬКИЙ ГАРГАНТЮА

На юге Италии, в городе Вери, появился на свет новорожденный реборден. Младший, четвертый по счету сын, в семье рыбачего Джениаро Зотти весит 8 килограммов 700 граммов. Малыш здоров и развивается нормально.



МУЗЫКА ДЛЯ ВСЕХ

Французский пианист Мишель Бриге решил приблизить музыку к тем, кто не имеет возможности посещать концерты. Он установил роль на прицепе своей машины и отправился в турне по Франции.

ВАМ, ЗНАТОКИ!

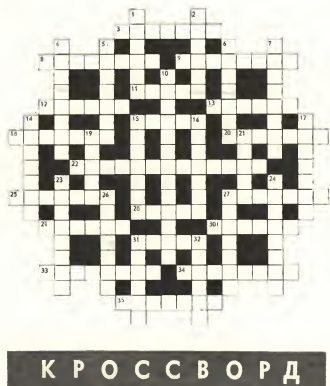
Перед вами четыре популярные футбольные команды. Спортивная биография каждой имеет немало славных страниц, многие футболисты, изображенные на снимках, вошли в историю советского футбола. Назовите год, когда была сделана каждая фотография, составы команд и их место в турнирной таблице.

Пятую читателей, приславших наиболее правильные ответы, будут премировать футбольными мячами с автографами игроков сборной СССР по футболу.

Последний срок отправки ответов в редакцию — 15 июля 1965 года.

С
Р
У
К
Н
О
К
И
Ы
Н
Б
Л
О
Б
Т
У
Ф





КРОССВОРД

По горизонтали:

3. Величественное средиземноморское дерево. 8. Спортивная лодка. 9. Спутник планеты Сатурн. 11. Итальянский композитор. 12. Ступенчатая лестница. 13. Вступительная часть литературного произведения. 15. Столица Нидерландов. 16. Валют С. Прокофьева. 20. Серебристый металл. 22. Прибор для повышения или понижения напряжения электрического тока. 25. Виртуозная музыкальная пьеса. 27. Пункт остановки транспорта. 28. Пейзаж. 29. Потоком, унесенный жавописью или лепной. 30. Летательный аппарат. 31. Электронная лампа. 33. Газ. 34. Персонаж комедии А. С. Грибоедова «Горе от ума». 35. Вид внешней торговли.

По вертикали:

1. Русский поэт XIX века. 2. Пьеса М. Горького. 4. Космодром в СССР. 5. Сорт хрустала. 6. Вершина Камазата. 7. Предприятие общественного питания. 10. Раздел математики. 14. Игра-песня с песнями. 15. Словарный состав языка. 16. Притон Улама. 17. Помещение для подопытных животных. 19. Плато в Югославии. 21. Сорт яблок. 23. Стихотворение Н. А. Некрасова. 24. Высшее учебное заведение. 26. Дневная смена. 27. Площадка для постройки судов. 31. Картина В. Г. Перова. 32. Французский философ XVII века.

ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД, НАПЕЧАТАННЫЙ В № 21

По горизонтали:

7. Петриарх. 8. Миндаль. 9. Осип. 10. Трак. 11. Манделев. 13. Порог. 15. Карат. 17. Ротам. 19. Станиславский. 20. Клим. 22. Конос. 24. Пипата. 26. Амальгама. 27. Опыт. 28. Пилд. 30. Готгольм. 31. Августин.

По вертикали:

1. «Детство». 2. Трап. 3. Сюрин. 4. Чинметт. 5. Кант. 6. Капелла. 11. Магдалена. 12. Барануша. 14. Ресен. 16. Ролли. 18. Пайва. 21. Лаптон. 22. Кандрат. 23. Станяна. 25. Гобелен. 26. Толь. 29. Поти.

На первой странице обложки: В солнечный день. Фото Г. Манарова.

На последней странице обложки: Куба. 1. Сахарный тростник — богатство страны. 2. Туристский центр, построенный после революции.

Фото Б. Буринова.

Главный редактор — А. В. СОФРОНОВ.
Редакционная коллегия: М. Н. АЛЕКСЕЕВ [заместитель главного редактора], Г. А. БОРОВИК, И. В. ДОЛГОПОЛОВ [главный художник], Б. В. ИВАНОВ [заместитель главного редактора], Н. Н. КРУЖИКО, Л. М. ЛЕРОВ, В. Д. НИКОЛАЕВ [ответственный секретарь], Л. Л. СТЕПАНОВ, Н. П. ТОЛЧЕНОВА.

Адрес редакции: Москва, А-15, Бумажный проезд, 14. Рукописи не возвращаются. Оформление И. МИХАЙЛИНА.

Телефоны отделов редакции: Секретариат — Д 3-38-81; Отделы: Вступительный — Д 3-37-41; Международной — Д 3-38-63; Искусств — Д 0-48-58; Литературы — Д 3-31-10; Информации — Д 3-32-65; Визов — Д 3-38-21; Цифры и техники — Д 0-14-70; Комора — Д 3-32-13; Спорт — Д 3-32-67; Фото — Д 3-38-64; Оформление — Д 3-38-35; Печать — Д 3-38-28; Литературные приложения — Д 3-30-36.

А 02005. Подписано и печатано 26/IV 1965 г. Формат бум. 70х108/16. 2,5 бум. л. — 8,85 печ. л. Заказ № 1305. Тираж 1 960 000. Изд. № 803.

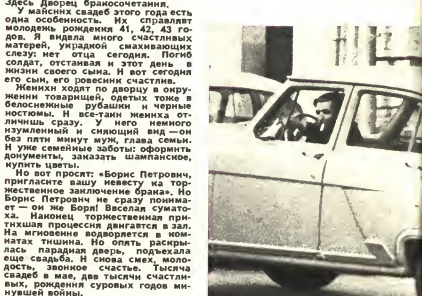
Ордена Ленина типография газеты «Правда» имени В. И. Ленина.
Москва, А-47, ул. «Правды», 24.

РИМАС ЛИХАЧ

В комнате невест.



Новая семья.



ДВЕ ТЫСЯЧИ И СЧАСТЛИВЫХ